Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
III/1 — 68070 — E — Gü 1/1/69

Bonn, den 2. Juli 1969

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Betr.: **Unterrichtung der gesetzgebenden Körperschaften gemäß Artikel 2 des Gesetzes zu den Gründungsverträgen der Europäischen Gemeinschaften**
hier: Verkehrspolitik in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft

Gemäß Artikel 2 (Satz 2) des Gesetzes zu den Verträgen vom 25. März 1957 zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) und der Europäischen Atomgemeinschaft (EAG) vom 27. Juli 1957 übersende ich als Anlage Vorschläge der Kommission der Europäischen Gemeinschaften für

eine Verordnung des Rates über die Festsetzung der allgemeinen Anwendungsbedingungen für die in der Verordnung (EWG) Nr. 1174/68 des Rates vom 30. Juli 1968 über die Einführung eines Margentarifsystems im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten vorgesehenen Tarife

eine Verordnung des Rates zur Änderung von Artikel 5 der Verordnung (EWG) Nr. 1174/68 des Rates vom 30. Juli 1968 über die Einführung eines Margentarifsystems im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten.

Dieser Vorschlag ist mit Schreiben des Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 9. Juni 1969 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Die Anhörung des Europäischen Parlaments und des Wirtschafts- und Sozialausschusses zu dem genannten Kommissionsvorschlag ist vorgesehen.

Der Zeitpunkt der endgültigen Beschlußfassung durch den Rat ist noch nicht abzusehen.

Zur Information wird gleichzeitig die von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften zu ihrem Vorschlag übermittelte Begründung beigefügt.

Der Stellvertreter des Bundeskanzlers

Brandt

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53 Bonn 1
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, 53 Bonn-Bad Godesberg 1, Postfach 821, Goethestraße 54, Tel. (0 22 29) 6 35 51

Vorschlag einer Verordnung des Rates über die Festsetzung der allgemeinen Anwendungsbedingungen für die in der Verordnung (EWG) Nr. 1174/68 des Rates vom 30. Juli 1968 über die Einführung eines Margentarifsystems im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten vorgesehenen Tarife

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

— Die Tarife nach Artikel 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1174/68 [1]) bestehen sowohl aus den darin festgesetzten Frachten als auch aus den diesen Frachten entsprechenden Beförderungsbedingungen. Wenn in dieser Verordnung auch bestimmte gemeinsame Merkmale für die Aufstellung der Beförderungsentgelte festgelegt sind, so enthält sie dennoch keine gemeinsamen Regeln für die Aufstellung der Beförderungbedingungen.

— Zur Vermeidung von tariflichen Diskriminierungen und Wettbewerbsverzerrungen im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten müssen nicht nur die Beförderungsentgelte der Tarife nach gemeinsamen Regeln aufgestellt und festgesetzt werden, sondern auch ihre Anwendungsbedingungen so einheitlich wie möglich sein.

— Es erscheint deshalb erforderlich, auf der Ebene der Gemeinschaft eine Reihe von gemeinsamen Bestimmungen zu erlassen, die als Rahmen für einen europäischen Güterkraftverkehrstarif dienen sollen, in den sich auch die eigentlichen Tarife mit ihren Frachtsatzzeigern und ihren Sonder- und Ausnahmebestimmungen einfügen sollen.

— Es bleibt Sache der beteiligten Mitgliedstaaten, die Frachtsätze für die allgemeinen Tarife sowie die besonderen Beförderungsentgelte und -bedingungen für bestimmte Beförderungen im gegenseitigen Einvernehmen festzusetzen; es erscheint jedoch erforderlich, die allgemeinen Anwendungsbedingungen der Tarife, zumindest hinsichtlich des Güterverzeichnisses und der Gütereinteilung, einheitlich zu fassen.

— Zur weitmöglichen Differenzierung der Tarife auf Grund der unterschiedlichen Merkmale bei den Verkehrsleistungen müssen diese Tarife von den vorstehend genannten allgemeinen Anwendungsbedingungen abweichen können. Um jedoch eine soweit wie möglich einheitliche Anwendung der Tarife sicherzustellen, müßten die Voraussetzungen aufgeführt werden, unter denen die besonderen Tarife davon abweichen dürfen.

— Für die etwaige Änderung einiger gemeinsamer Tarifvorschriften sollte ein vereinfachtes Verfahren zur raschen Anpassung des sachlichen Inhalts dieser Vorschriften an die Erfordernisse des Marktes, die sich bei der Entwicklung der Tarife ergeben, vorgesehen werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Für die nach der Verordnung (EWG) Nr. 1174/68 des Rates vom 30. Juli 1968 einzuführenden Tarife im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten gelten die in dieser Verordnung in den Anlagen I und II festgelegten allgemeinen Anwendungsbedingungen. Die Anlagen sind Bestandteil der Verordnung.

In Anlage I sind die allgemeinen Beförderungsbedingungen und die gemeinsamen Regeln für die Frachtberechnung enthalten.

Anlage II enthält ein einheitliches Güterverzeichnis und eine einheitliche Gütereinteilung.

Artikel 2

1. Die in Artikel 1 erwähnten allgemeinen Anwendungsbedingungen gelten für alle der Verordnung (EWG) Nr. 1174/68 unterliegenden Beförderungen, insoweit die gemäß Artikel 4 dieser Verordnung festgesetzten Tarife keine besonderen Bedingungen enthalten, die ausdrücklich von den allgemeinen Bedingungen abweichen.

2. Die Tarife dürfen von den allgemeinen Bedingungen abweichende besondere Bedingungen nur enthalten, sofern die allgemeinen Bedingungen dies ausdrücklich vorsehen.

---

[1]) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 194 vom 6. August 1968, S. 1

Artikel 3

Der Rat kann mit qualifizierter Mehrheit auf Vorschlag der Kommission, die sich nach Anhörung des nach Artikel 11 der Verordnung (EWG) Nr. 1174/68 des Rates vom 30. Juli 1968 vorgesehenen Fachausschusses äußert, ändern:

- einerseits in der Anlage I zu dieser Verordnung die zahlenmäßigen Bestimmungen betreffend die Beförderungszeiten, die Gewichte, die Entfernungen und die Sätze für die Frachtzuschläge und -abschläge nach Artikel 10, 11, 14, 18 und 19 dieser Anlage,
- andererseits in der Anlage II zu dieser Verordnung die Benennung und die Einteilung der Güter, deren Bezeichnung den Zusatz a. n. g. (anderweitig nicht genannt) enthält und der Güter, die in dieser Anlage nicht besonders aufgeführt sind.

Artikel 4

Die Gültigkeitsdauer dieser Verordnung ist mit der der Verordnung (EWG) Nr. 1174/68 des Rates vom 30. Juli 1968 gekoppelt.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel, am .....

Im Namen des Rates

Begründung

I. Allgemeine Erwägungen

1. Die Verordnung (EWG) Nr. 1174/68 des Rates vom 30. Juli 1968 über die Einführung eines Margentarifsystems im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten [2]) sieht in Artikel 4 vor, daß die Tarife von den Mitgliedstaaten, in denen das Gut ver- oder entladen wird, im gegenseitigen Einvernehmen, d. h. bilateral, festgesetzt werden.

Nach Artikel 1 dieser Verordnung setzen sich die Tarife sowohl aus den darin festgesetzten Beförderungsentgelten als auch aus den diesen Beförderungsentgelten entsprechenden Beförderungsbedingungen zusammen.

In Artikel 3 der Verordnung (EWG) Nr. 1174/68 sind für die Beförderungsentgelte bestimmte gemeinsame Kriterien für die Tarifbildung festgelegt. Dagegen beschränkt sich die Verordnung in Artikel 3 Absatz 2 für die Aufstellung der Beförderungsbedingungen darauf vorzusehen, daß die Tarife „nach den Bedingungen der Verkehrsleistungen, insbesondere nach technischen und wirtschaftlichen Merkmalen der Beförderung, nach Verkehrsverbindungen, Lieferfristen, Beförderungsmengen und nach Güterarten" differenziert werden können. Sie legt jedoch keine gemeinsamen Regeln für diese Differenzierung fest.

2. Zur Verwirklichung einer gemeinschaftlichen Tarifregelung müssen die beiden Bestandteile der Tarife auf gemeinsamen Regeln beruhen.

Wenn eine solche gemeinsame Grundlage fehlt, könnten die einzelnen bilateralen Tarife durch unterschiedliche Beförderungsbedingungen den gemeinschaftlich verfolgten Zielen zuwiderlaufen. Die fehlende Einheitlichkeit der in den Tarifen festgelegten Beförderungsbedingungen, insbesondere im Hinblick auf die Differenzierung der Beförderungsentgelte nach Güterarten, könnte zu Wettbewerbsverzerrungen führen.

Andererseits könnte für die Erstellung der Tarife das Fehlen solcher gemeinsamer Regeln die Quelle von Schwierigkeiten zwischen den Mitgliedstaaten sein, die von der Kommission und vom Rat nach Artikel 4 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1174/68 behoben werden müßten.

3. Es dürfte unter diesen Umständen zweckmäßig sein, auf der Ebene der Gemeinschaften eine Reihe von für alle Tarife gemeinsamen Bestimmungen zu erlassen, in denen die allgemeinen Anwendungsbedingungen für die Tarife festgesetzt werden, mit einem einheitlichen Güterverzeichnis und einer einheitlichen Gütereinteilung.

[2]) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 194 vom 6. August 1968, S. 1

Diese allgemeinen Anwendungsbedingungen sollen den Rahmen für einen europäischen Güterkraftverkehrstarif bilden, in den sich die eigentlichen bilateralen Tarife einerseits mit ihren allgemeinen Frachtsätzen, die den allgemeinen Beförderungsbedingungen entsprechen, sowie andererseits mit den speziellen Beförderungsentgelten und -bedingungen für besondere Beförderungen einfügen.

4. Die vorgeschlagenen gemeinsamen Bestimmungen sind im wesentlichen tariftechnische Vorschriften, die einen integrierenden Bestandteil der Tarife nach der Verordnung (EWG) Nr. 1174/68 darstellen sollen.

Es erscheint daher angebracht, sie in Form von Anlagen zur eigentlichen Verordnung vorzulegen, mit der die allgemeinen Anwendungsbedingungen für die Tarife eingeführt werden:

— Anlage I setzt die Allgemeinen Beförderungsbedingungen und die gemeinsamen Regeln für die Frachtberechnung fest,

— Anlage II enthält das einheitliche Güterverzeichnis und die einheitliche Gütereinteilung.

II. Besondere Erwägungen

A. Die eigentliche Verordnung

5. Die eigentliche Verordnung bestimmt in den Artikeln 1 und 2 den Gegenstand, die Art und die Tragweite der vorgeschlagenen gemeinsamen Bestimmungen.

6. Artikel 3 läßt einerseits die Änderung mengenmäßiger Bestandteile hinsichtlich der in den allgemeinen Anwendungsbedingungen vorgesehenen Fristen, der Mindestgewichte, der Entfernungen sowie der Sätze für Tariferhöhungen und -ermäßigungen zu, die auf Grund der gesammelten Erfahrungen den Erfordernissen des Marktes angepaßt werden müssen; er ermöglicht andererseits die Angleichung des Güterverzeichnisses und der Gütereinteilung an die Eigenheiten bestimmter Erzeugnisse, bei denen ursprünglich die Einstufung unter der gleichen Bezeichnung angebracht erschien, sowie ihre Anpassung beim Auftauchen neuer Güter auf dem Markt.

Das vorgeschlagene Verfahren sieht die Anhörung des Fachausschusses nach Artikel 11 der Verordnung (EWG) Nr. 1174/68 vor, da dieser Schritt vollständig mit der dem Ausschuß zugedachten Rolle vereinbar erscheint.

B. Anlage I — Allgemeine Beförderungsbedingungen und gemeinsame Regeln für die Frachtberechnung

7. Die Allgemeinen Anwendungsbedingungen für für Tarife als solche sollen zur unmittelbaren Anwendung durch die Beteiligten ausreichen. Deshalb schien es angebracht, darin die Grundsätze der Verordnung (EWG) Nr. 1174/68 des Rates vom 30. Juli 1968 mit gewissen Erläuterungen wieder aufzunehmen.

Dies ist das Hauptziel der Artikel 1 bis 7.

Artikel 1 unterstreicht, daß für die Beförderungen rechtlich das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) vom 19. Mai 1956 gilt, das in den sechs Mitgliedstaaten bereits in Kraft ist.

Artikel 2 zählt insbesondere die in Artikel 16 c) der Verordnung (EWG) Nr. 1174/68 vorgesehenen Ausnahmen von der Tarifregelung auf, indem die einzelnen Beförderungen von Gütern der Anhänge I und II der Ersten Richtlinie des Rates über die Aufstellung einiger gemeinsamer Regeln für den internationalen Verkehr (gewerblicher Güterkraftverkehr) darin wiedergegeben sind [3]).

Artikel 3 definiert den jeweiligen Anwendungsbereich der allgemeinen sowie der besonderen Tarife und bestimmt, unter welchen Voraussetzungen die letzteren von den allgemeinen Bedingungen abweichen können.

8. Die Artikel 8 bis 11 sollen

— die tarifliche Beförderungseinheit (Sendung) festlegen (Artikel 8),

— die durch die Tarife vergütete Beförderungsleistung abgrenzen (Artikel 9 und 10),

— die Beförderungszeiten und die Regeln für die Berechnung dieser Beförderungszeiten bestimmen (Artikel 11).

9. Artikel 12 bezieht sich bezüglich des Papiers über den Beförderungsvertrag auf das vorgenannte Übereinkommen CMR. Er vervollständigt diesbezüglich die Bestimmungen des Übereinkommens CMR, indem er den Erfordernissen der Gemeinschaft einerseits auf dem Gebiete der Verkehrsstatistik und andererseits auf dem Gebiete der Überwachung der Verordnung der Gemeinschaft Rechnung trägt.

10. In den Artikeln 13 bis 20 sind die allgemeinen Anwendungsbedingungen zur Differenzierung der Tarife gemäß Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1174/68 nach den Beförderungsmengen (Artikel 14), den Entfernungen Artikel 15), den Güterarten (Artikel 16 und 17), gewissen technischen und wirtschaftlichen Merkmalen der Beförderungen (Artikel 18 bis 20) festgelegt.

11. Da die Frachten der Tarife nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1174/68 nur die eigentlichen „Beförderungsleistungen" berücksichtigen, erschien es zur Erhaltung des obligatorischen Charakters der Tarife notwendig, in Artikel 21 die vom Verkehrsunternehmer in Rechnung zu stellenden Kosten für Nebenleistungen aufzuführen.

12. Artikel 22 bezieht sich ebenfalls nicht auf eigentliche Verkehrsleistungen, sondern damit zusammenhängende Leistungen, die sich auf die Bereitstellung der Fahrzeuge beziehen. Er soll nur den Verkehrsunternehmern die Entschädigung für diese Leistungen ermöglichen, ohne daß sie den Rechtsweg beschreiten müssen.

C. Anlage II — Einheitliches Güterverzeichnis und einheitliche Gütereinteilung

13. Die Gütereinteilung wurde auf der Grundlage des „Einheitlichen Güterverzeichnisses für die Verkehrsstatistik (NST)" und insbesondere der „Systematik der NST (STATRA)" erarbeitet, die vom Statistischen Amt der Europäischen Gemeinschaften erstellt wurden.

Sie beruht auf dem Grundsatz einer Aufteilung in vier Güterklassen, die von allen Stellen für eine Differenzierung der Beförderungsentgelte nach Güterarten im Rahmen von Tarifen für den Güterkraftverkehr mit einer Marge von 23 % als ausreichend angesehen wurden.

In der hier angewandten Konzeption ist die Klasse II die Ausgangsklasse; sie stellt die normale Klasse für die Güter dar, die hinsichtlich der Beförderung durchschnittliche Merkmale und Schwierigkeitsgrade aufweisen.

In der Klasse I sind Güter enthalten, deren Beförderungsbedingungen, Merkmale und Schwierigkeitsgrade wesentlich höher liegen und in der Klasse III solche, deren Beförderung weniger Schwierigkeiten und weniger Sorgfalt erfordert.

Die Merkmale und Schwierigkeitsgrade bei der Beförderung wurden hier nach verschiedenen, insbesondere nach den folgenden Gesichtspunkten geprüft:

— die Eignung zum Verladen und die Sperrigkeit des Gutes,

— die Verpackung,

— die Gefahr von Beschädigungen,

— die Unverträglichkeit mit anderen Gütern,

— der Wert, soweit er einen Einfluß auf die Kosten und die Sorgfalt bei der Beförderung hat,

— die besonderen Schwierigkeiten und Gefahren, denen die Beförderung ausgesetzt ist.

Die Klasse IV ist Gütern vorbehalten, die besonders frachtempfindlich sind und die im allgemeinen als Rückfracht befördert werden, sowie Gütern, die massenhaft zur Beförderung gelangen.

14. Die Güter, bei denen Zweifel bezüglich der Zugehörigkeit zu einer bestimmten Klasse bestehen, sind unter diesen Voraussetzungen bis zu ihrer Aufnahme in die Gütereinteilung auf Grund der vorgenannten Kriterien der Klasse II zugeteilt, die die Ausgangsklasse darstellt.

[3]) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. 70 vom 6. August 1968, S. 2005

Anlage I

Allgemeine Anwendungsbedingungen der Tarife für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten Allgemeine Beförderungsbedingungen und gemeinsame Regeln für die Frachtberechnung

Allgemeine Bestimmungen

Titel I

A. Geltungsbereich

Artikel 1

Für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft, auch wenn das Gut auf einer Teilstrecke durch ein Drittland befördert wird, gelten folgende Bestimmungen:

a) das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) vom 19. Mai 1956,

b) die nachstehend festgelegten Allgemeinen Anwendungsbedingungen der Tarife,

c) die in Ausführung der Verordnung (EWG) Nr. 1174/68 des Rates vom 30. Juli 1968 [4]) festgesetzten Tarife,

d) die Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaften, soweit sie den vorstehenden Bestimmungen nicht zuwiderlaufen.

Artikel 2

Die im Artikel 1 genannten Bestimmungen gelten nicht für

a) Sendungen im Sinne von Artikel 8, deren Gesamtgewicht fünf Tonnen nicht überschreitet;

b) Sendungen im Sinne von Artikel 8 mit einer Gesamtentfernung bis zu 50 Kilometern;

c) nachstehend genannte Beförderungen von Gütern:

1. die gelegentliche Beförderung von Gütern nach und von Flughäfen bei Umleitung der Flugdienste;
2. die Beförderung von Gepäck in Anhängern an Kraftfahrzeugen, mit denen bestimmungsgemäß Reisende befördert werden, und die Beförderung von Gepäck mit Fahrzeugen jeglicher Art nach und von Flughäfen;
3. die Beförderung von Postsendungen;
4. die Beförderung von beschädigten Fahrzeugen;
5. die Beförderung von Müll und Fäkalien;
6. die Beförderung von Tierkörpern zur Tierkörperbeseitigung;
7. die Beförderung von Bienen und Fischbrut;
8. die Überführung von Leichen;
9. die Beförderung von Kunstgegenständen und Kunstwerken für Ausstellungen oder für gewerbliche Zwecke;
10. die gelegentliche Beförderung von Gütern ausschließlich zur Werbung oder Unterrichtung;
11. die Beförderung von Umzugsgut durch Unternehmen, die über entsprechende Fachkräfte und Ausrüstung verfügen;
12. die Beförderung von Geräten, Zubehör und Tieren zu oder von Theater-, Musik-, Film-, Sport- und Zirkusveranstaltungen, Schaustellungen oder Jahrmärkten sowie zu oder von Rundfunk-, Film- oder Fernsehaufnahmen;

d) Beförderungen, die außergewöhnliche Transportmittel oder außergewöhnliche Verkehrsmaßnahmen erfordern.

B. Rechtsverbindlichkeit der Tarife

Artikel 3

1. Die Tarife nach der Verordnung (EWG) Nr. 1174/68 des Rates vom 30. Juli 1968 enthalten:

a) die für alle Beförderungen geltenden Allgemeinen Anwendungsbedingungen, soweit in besonderen Tarifen vorgesehene unterschiedliche Bedingungen von diesen allgemeinen Bedingungen nicht ausdrücklich abweichen;

b) die Frachtsatzzeiger und Einzelvorschriften der allgemeinen Tarife, die bilateral oder multilateral von den Mitgliedstaaten für die Verkehrsverbindungen von und nach ihrem Hoheitsgebiet festgesetzt wurden und für alle Beförderungen gelten, für die keine besonderen Tarife bestehen;

c) die besonderen Tarife, die nur für Beförderungen gelten, welche den dafür festgesetzten besonderen Bedingungen entsprechen.

2. Die im Absatz 1 c) erwähnten besonderen Tarife dürfen keine von den in Artikel 1 bis 7 enthaltenen

[4]) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 194 vom 6. August 1968, S. 1

Allgemeinen Anwendungsbedingungen abweichende Bedingungen vorsehen.

Artikel 4

Die Anwendung der Tarife ist zwingend.

Tarifwidrige Vereinbarungen sind nichtig.

Die Nichtigkeit solcher Vereinbarungen hat nicht die Ungültigkeit des Beförderungsvertrages zur Folge. Die Tarifgrenzen und die Tarifbestimmungen bleiben anwendbar.

Artikel 5

Die Vorschriften des Artikels 3 berühren nicht den Abschluß von Sonderabmachungen gemäß Artikel 5 der Verordnung (EWG) Nr. 1174/68 des Rates vom 30. Juli 1968.

Artikel 6

1. Die in den allgemeinen sowie in den besonderen Tarifen festgesetzten Frachten entsprechen in jedem Falle der oberen Grenze der Marge von 23 %, innerhalb der die Beförderungsentgelte liegen müssen.

2. Sieht ein Tarif für bestimmte Beförderungen einen Frachtzuschlag oder -abschlag gegenüber den Beförderungsentgelten eines anderen Tarifs vor, so ist dieser nach der sich aus der Margenobergrenze dieses Tarifs ergebenden Fracht zu berechnen; die Marge von 23 % bestimmt sich in jedem Falle nach der um diesen Zu- oder Abschlag veränderten Fracht.

Artikel 7

Es ist der Tarif anzuwenden, der am Tage der Verladung der Sendung gemäß Artikel 9 Absatz 1 a gilt.

C. Definition der Sendung

Artikel 8

Eine Sendung ist eine Gütermenge, die ein Verkehrsunternehmer für einen Absender auf einer Beladestelle übernimmt und mit einem Kraftfahrzeug auf einer Fahrt nach einer Entladestelle zur Auslieferung an einen Empfänger befördert. Mehrere Stellen auf einem zusammenhängenden Betriebsgelände gelten als eine einzige Be- oder Entladestelle.

D. Abgrenzung der Beförderung

Artikel 9

1. Die in den Tarifen enthaltenen Frachten sind das vollständige Entgelt:

a) für die eigentliche Beförderungsleistung. Diese beginnt zu dem Zeitpunkt, an dem das Gut auf das Fahrzeug geladen ist, und endet zu dem Zeitpunkt, an dem das Gut am Entladeort dem Empfänger auf dem Fahrzeug zur Verfügung gestellt worden ist;

b) für die in Artikel 10 Absatz 2 und 4 genannten Standzeiten.

2. Werden andere Leistungen, zum Beispiel die Verladung oder die Entladung durch den Verkehrsunternehmer, vereinbart, so sind diese Leistungen zusätzlich zum Beförderungsentgelt auf der Grundlage der Entgelte zu vergüten, die gewöhnlich in den Ländern berechnet werden, in denen diese Tätigkeiten ausgeführt werden, zumindest dann, wenn die Tarife hierfür keine besonderen Sätze enthalten.

E. Standzeiten des Fahrzeugs

Artikel 10

1. Die Tarife setzen die Zuschläge für Standzeiten des Fahrzeugs (Standgeld) fest, wenn die in den Absätzen 2 und 4 festgelegten Fristen für die Beladung oder die Entladung des Fahrzeugs und für die Standzeiten überschritten werden, die unterwegs insbesondere bei der Zoll- und Grenzabfertigung ohne Verschulden des Verkehrsunternehmers erforderlich werden.

2. Die Standzeiten bei der Beladung oder der Entladung des Fahrzeugs betragen:

— 1.30 Stunden für eine Sendung mit einem tatsächlichen Gewicht von weniger als 10 t,

— 2.30 Stunden für eine Sendung mit einem tatsächlichen Gewicht zwischen 10 und weniger als 15 t,

— 3.30 Stunden für eine Sendung mit einem tatsächlichen Gewicht zwischen 15 und weniger als 20 t,

— 4 Stunden für eine Sendung mit einem tatsächlichen Gewicht von 20 t und mehr.

Diese Zeiten beginnen mit der Bereitstellung des Fahrzeugs, sofern es spätestens zwei Stunden vor Ablauf der Arbeitszeit im Betrieb des Verladers oder des Empfängers bereitgestellt wird, und enden mit der Beladung oder Entladung des Fahrzeugs und der Übernahme des Frachtbriefes.

3. Wird das Fahrzeug nicht so rechtzeitig bereitgestellt, daß es innerhalb der standgeldfreien Zeiten gemäß Absatz 2 bis 18 Uhr be- oder entladen werden kann, so werden die Zeiten von 18 Uhr abends bis 8 Uhr morgens sowie die Sonn- und Feiertage für das Standgeld nicht berücksichtigt.

Endet die Arbeitszeit im Betrieb des Absenders oder Empfängers vor 18 Uhr und ist der Beginn der Betriebsruhe dem Verkehrsunternehmer bekanntgegeben worden ehe ihm das Fahrzeug an der Beladestelle zur Verfügung gestellt wurde, so tritt an die Stelle von 18 Uhr dieser Zeitpunkt.

Die Sonntage und die gesetzlichen Feiertage des Landes, in dem sich das Fahrzeug zu diesem Zeitpunkt befindet, gelten nicht als Arbeitstage.

4. Die Tarife setzen die Zeiten für Unterwegsaufenthalte des Fahrzeugs fest.

Für die Berechnung dieser Fristen werden alle Unterwegsaufenthalte zusammengezählt, die mit der Beförderung der jeweiligen Sendung in Verbindung stehen.

5. Die Tarife setzen das Standgeld für jede angefangene Stunde bis zu 10 Stunden sowie das Standgeld für mehr als 10 Stunden und für alle angefangenen 24 Stunden fest und unterscheiden dabei nach folgenden Fahrzeugarten:

— Fahrzeuge, Lastzüge oder Sattelzüge mit einer Nutzlast bis einschließlich 10 t,

— Fahrzeuge, Lastzüge oder Sattelzüge mit einer Nutzlast über 10 t bis einschließlich 15 t,

— Fahrzeuge, Lastzüge oder Sattelzüge mit einer Nutzlast über 15 t.

F. Beförderungszeiten

Artikel 11

1. Vorbehaltlich anderer im Frachtbrief enthaltener und vom Verkehrsunternehmer gebilligter Abmachungen beträgt die Beförderungszeit einen vollen Tag pro auch nur angefangene 200 Kilometer. Diese Zeit wird auf Grund der Gesamtentfernung zwischen dem Belade- und Entladeort von null Uhr des Tages an berechnet, der auf den Tag der Annahme des Gutes oder der Verladung der Sendung im Sinne von Artikel 9 Absatz 1 a dieses Tarifs folgt.

2. Zur Beförderungszeit nach Absatz 1 sind die zusätzlichen Zeiten, die für den Grenzübergang und Zoll erforderlich sind, für besondere Sorgfalt, die für die Sendung aufgewendet werden muß, sowie für die Wartezeiten des Fahrzeugs während der Beförderung, die nicht vom Verkehrsunternehmer verschuldet sind, hinzuzurechnen.

Sonn- und Feiertage sind vorbehaltlich anderer vorheriger Abmachungen zwischen dem Verkehrsunternehmer und dem Absender nicht in der Beförderungszeit enthalten.

Darüber hinaus wird die Beförderungszeit während eines Aufenthaltes, der durch eine vom Absender oder Empfänger veranlaßte Änderung des Beförderungsvertrages entsteht, nach Artikel 12 des Übereinkommens CMR unterbrochen.

3. Wenn die Beförderungszeit zwischen 18.00 Uhr und 8.00 Uhr abläuft, muß die Auslieferung bei einem Werktag spätestens um 8.00 Uhr und bei einem Sonn- oder Feiertag um 8.00 Uhr des darauffolgenden Tages stattfinden.

4. Die in den Artikeln 23 und 26 des Übereinkommens CMR vorgesehenen Entschädigungen für die Überschreitung der Lieferfrist werden nur fällig, wenn die Fristen nach den Absätzen 1 bis 3 überschritten wurden.

G. Beförderungspapier

Artikel 12

1. Für jede Sendung wird ein Frachtbrief in mindestens vierfacher Ausfertigung erstellt, der außer den Angaben nach Artikel 6 des Übereinkommens CMR noch folgende Angabe enthält:

— die Nummer des Zolltarifs nach der Brüsseler Zollnomenklatur für das beförderte Gut.

Die Tarife können weitere obligatorische Angaben vorsehen.

2. Die erste Ausfertigung des Frachtbriefes wird dem Absender ausgehändigt, die zweite begleitet das Gut, die dritte behält der Verkehrsunternehmer und die vierte ist für die Tarifkontrolle bestimmt.

3. Die im Besitz des Verkehrsunternehmers verbleibenden und die zur Tarifkontrolle bestimmten Ausfertigungen des Frachtbriefes müssen außerdem folgende Angaben enthalten:

a) frachtpflichtiges Gewicht,

b) Tarifentfernung,

c) vorgesehene und befahrene Grenzübergangsstellen,

d) angewandter Tarif (allgemeiner oder besonderer Tarif, Sonderabmachung, Zuschlag, Abschlag, Abgeltung von Nebenleistungen),

e) etwaige andere Bedingungen, die sich auf die Fracht auswirken,

f) etwaige Vergütungen an einen Spediteur oder Frachtvermittler, mit deren Namen und Anschriften,

g) die Währung des angewandten Tarifs und gegebenenfalls den Umrechnungssatz von dieser Währung in die Empfangswährung.

4. Die in Absatz 3 genannten Ausfertigungen des Frachtbriefes müssen nach den Verordnungen der Gemeinschaft oder den nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften aufbewahrt werden.

Titel II

Gemeinsame Regeln für die Frachtberechnung

Artikel 13

1. Die Fracht wird für jede Sendung getrennt berechnet.

2. Maßgebend für die Frachtberechnung nach den Frachtsatzzeigern der Tarife sind:

a) das frachtpflichtige Gewicht der Sendung,

b) die Gewichtsklasse der Sendung,

c) die Tarifentfernung,

d) die Güterklasse.

A. Das frachtpflichtige Gewicht und die Gewichtsklassen

Artikel 14

1. Das frachtpflichtige Gewicht ist das auf 100 kg aufgerundete Bruttogewicht der Sendung einschließlich Verpackung, Behältern, Ladegeräten und Paletten.

2. Als „Gewichtsklasse" gilt das Mindestgewicht der Sendung, das bei Berechnung eines im Tarif vorgesehenen Frachtsatzes gefordert wird.

3. Der Frachtberechnung nach Tarif werden folgende Gewichtsklassen zugrunde gelegt:

20-t-Gewichtsklasse

15-t-Gewichtsklasse

12-t-Gewichtsklasse

10-t-Gewichtsklasse

7-t-Gewichtsklasse

5-t-Gewichtsklasse

Liegt das frachtpflichtige Gewicht der Sendung zwischen zwei Gewichtsklassen, so wird die Fracht nach dem Frachtsatz und dem Mindestgewicht der höheren Gewichtsklasse berechnet, sofern dies für den Kunden von Vorteil ist.

4. Liegt das Gewicht einer Sendung pro Kubikmeter unter 250 kg, ist das frachtpflichtige Gewicht so zu berechnen, daß vor Abrundung die Zahl der von der Sendung ausgefüllten Kubikmeter mit 250 kg multipliziert wird, ohne jedoch die Nutzlast des verwendeten Fahrzeugs zu überschreiten.

5. Verlangt der Absender die ausschließliche Verwendung eines Fahrzeugs oder verlangt er ein bestimmtes Fahrzeug, und füllt die Sendung den Laderaum des Fahrzeugs nicht voll aus, so ist das frachtpflichtige Gewicht der Sendung gleich der Nutzlast des Fahrzeugs.

B. Tarifentfernung

Artikel 15

1. Die Tarifentfernung ist nach den bilateralen oder multilateralen Entfernungstafeln und den dort angegebenen Regeln zwischen den im Frachtbrief angegebenen Orten der Be- und Entladung zu berechnen.

2. Die Tarifentfernung ist über den Grenzübergang zu berechnen, den der Absender im Frachtbrief vorschreibt. Wird im Frachtbrief ein Grenzübergang nicht angegeben oder kann der angegebene Grenzübergang nicht benutzt werden, so ist die Tarifentfernung über den oder die benutzten Grenzübergänge zu berechnen.

3. Verlangt der Absender einen bestimmten Beförderungsweg oder wird die Benutzung eines Weges infolge von Umständen notwendig, die der Verkehrsunternehmer nicht zu vertreten hat, so ist die Tarifentfernung nach der tatsächlich zurückgelegten Strecke zu berechnen; sie darf nicht kürzer als die Tarifentfernung nach den Absätzen 1 und 2 sein.

4. Wird der Entladeort der Sendung nach Verfügung des Absenders oder des Empfängers vor Ablieferung des Gutes geändert, so wird die Entfernung nach der tatsächlich zurückgelegten Strecke berechnet.

Diese Entfernung darf nicht kürzer als die nach den Absätzen 1 und 2 berechnete Tarifentfernung zwischen dem Beladeort und dem neuen Entladeort sein. Artikel 12 Absatz 5 CMR wird hierdurch nicht berührt.

C. Güterklassen

Artikel 16

Die Güter sind in Güterklassen eingeteilt.

Die Güterklasse eines Gutes ergibt sich aus dem „Einheitlichen Güterverzeichnis und der einheitlichen Gütereinteilung", die der Verordnung (EWG) Nr. . . . des Rates vom . . . [5]) als Anlage II beigefügt ist.

Artikel 17

1. Besteht eine Sendung aus Gütern verschiedener Güterklassen und sind die Gewichte der Güter nicht getrennt angegeben, so wird die Fracht für die ganze Sendung nach der Klasse des Gutes berechnet, für das die höchste Fracht gezahlt werden muß.

2. Besteht eine Sendung aus Gütern verschiedener Güterklassen und ist das Gewicht der Güter jeder einzelnen Klasse getrennt angegeben, wird die Fracht so berechnet, daß für das frachtpflichtige Gewicht der einzelnen Güter die Frachtsätze der jeweiligen Güterklasse angewandt werden, die dem frachtpflichtigen Gesamtgewicht der Sendung entsprechen. Das Beförderungsentgelt kann, wenn sich daraus ein Vorteil für den Kunden ergibt, bei mehreren zu einer Sendung gehörenden Gütern nach Tarifen oder Frachtsätzen einer Gewichtsklasse berechnet werden, die höher ist als das Gesamtgewicht der Sendung. In diesem Fall ist dem Gewicht des Gutes, das dem Gewicht nach überwiegt, oder — bei gleichem Gewicht — des Gutes, für das der höchste Frachtsatz gilt, das zur Erreichung der höheren Gewichtsklasse erforderliche fiktive Gewicht zuzuschlagen.

---

[5]) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. . . . vom . . ., S. . . .

Für die Anwendung dieser Vorschrift wird das Gewicht der Packmittel, Behälter, Ladegeräte und Paletten dem Gewicht des Gutes zugefügt, für das sie verwendet oder dem sie beigegeben werden.

D. Frachtzuschläge und -abschläge, Abgeltung von Nebenleistungen

Artikel 18

1. Für die Beförderung von verderblichen Gütern in Isothermfahrzeugen erhöhen sich die Beförderungsentgelte des Tarifs um 15 %.

Für die Beförderung von verderblichen Gütern in Fahrzeugen mit Kühlmaschinen, Kühlaggregaten oder Wärmeanlagen erhöhen sich die Beförderungsentgelte des Tarifs:

a) für eine Dauerkühl- oder -wärmeleistung über −5° um 25 %

b) für eine Dauerkühl- oder -wärmeleistung von −5 bis zu −18° um 30 %

c) für eine Dauerkühl- oder- wärmeleistung unter −18° um 35 %

Die vereinbarte Kühl- oder Wärmeleistung ist im Frachtbrief einzutragen.

2. Die in Absatz 1 vorgesehenen Erhöhungen finden auf die Beförderung aller anderen Güter Anwendung, wenn auf Antrag des Absenders oder auf Grund von Rechtsvorschriften Isothermfahrzeuge oder Fahrzeuge mit Kühlmaschinen, Kühlaggregaten oder Wärmeanlagen verwendet werden.

Artikel 19

1. Werden mehrere Sendungen, von denen jede mehr als 5 Tonnen wiegt oder für die eine entsprechende Fracht bezahlt wird, für einen Absender von einer Beladestelle mit einem Kraftfahrzeug nach mehreren Entladestellen zur Auslieferung an einen oder mehrere Empfänger befördert, so ermäßigen sich die Beförderungsentgelte des Tarifs gemäß Absatz 3, wenn

a) die frachtpflichtigen Gewichte der Sendungen insgesamt mindestens 12 Tonnen betragen;

b) die Tarifentfernung zwischen der Beladestelle und der ersten Entladestelle wenigstens 200 km beträgt;

c) die Tarifentfernung zwischen der ersten und der letzten Entladestelle, berechnet über alle dazwischenliegenden Entladestellen, 100 km nicht überschreitet oder wenn sie 100 km überschreitet und nicht mehr als 30 % der direkten Tarifentfernung zwischen der Beladestelle und der letzten Entladestelle beträgt.

2. Absatz 1 gilt entsprechend bei anderen Sendungen, die mit einem Kraftfahrzeug für einen oder mehrere Absender von mehreren Beladestellen zur Auslieferung an einen Empfänger mit einer Entladestelle befördert werden.

3. Die Ermäßigung nach den Absätzen 1 und 2 beträgt.

— 5 % bei Anwendung der Fracht nach der 15-t-Gewichtsklasse,

— 7 % bei Anwendung der Fracht nach der 12-t-Gewichtsklasse,

— 10 % bei Anwendung der Fracht nach der 10-t-Gewichtsklasse,

— 15 % bei Anwendung der Fracht nach der 7-t-Gewichtsklasse,

— 20 % bei Anwendung der Fracht nach der 5-t-Gewichtsklasse.

4. Dieser Artikel findet auf Sendungen, deren Frachten nach Artikel 20 berechnet wurden, keine Anwendung.

Artikel 20

Wenn ein Absender einem Verkehrsunternehmer Güter zur Beförderung von einer Beladestelle nach einer Entladestelle für einen Empfänger übergibt und diese Güter nicht auf einer Fahrt befördert werden, ist die Fracht für die Restsendung, sofern ihr tatsächliches Gewicht geringer als das tatsächliche Gewicht einer vorherigen Sendung ist, auf Grund des tatsächlichen Gewichts dann nach der für die vorhergehenden Sendungen angewendeten niedrigsten Gewichtsklasse zu berechnen, wenn die Restsendung mindestens 10 Tonnen beträgt und die Frist zwischen der Beförderung der Restsendung und der vorangegangenen Sendung fünf Arbeitstage nicht überschreitet; diese Frist beginnt bei der Entladung der vorangegangenen Sendung und endet mit der Übernahme der Restsendung.

Die Vorschriften dieses Artikels sind nur anwendbar, wenn die für ihre Kontrolle erforderlichen Angaben auf der hierfür vorgesehenen Ausfertigung des Frachtbriefes eingetragen sind. Sie finden auf Sendungen keine Anwendung, deren Frachten auf Grund der Bestimmungen des Artikels 19 berechnet werden.

Artikel 21

Soweit der Tarif keine besonderen Bestimmungen enthält, sind über das Beförderungsentgelt hinaus die mit der Beförderung im Zusammenhang stehenden Abgaben und Gebühren sowie andere Aufwendungen im Laufe der Beförderung, soweit sie nicht durch den Tarif abgegolten oder vom Verkehrsunternehmer zu vertreten sind, diesem zu erstatten, insbesondere:

a) Gebühren für die Benutzung von Fähren, Brücken, Straßen und Tunnel;

b) Zoll-, Zollabfertigungs- und Carnet-TIR-Gebühren sowie sonstige Abgaben;

c) Prämien für Versicherungen, die auf Antrag des Absenders oder Empfängers abgeschlossen werden;

d) Zuschläge, die sich aus der Anwendung der Artikel 24 und 26 CMR ergeben;

e) Auslagen für das Zählen, Verwiegen oder Bezeichnen der Güter sowie für Schuppenmiete im Zusammenhang mit einer Einlagerung, die der Beförderung vorausgeht oder nachfolgt;

f) Auslagen für den Einsatz von Be- und Entladekolonnen.

Artikel 22

Die Tarife setzen die Vorschriften für Leerfahrten fest, wenn

a) der Beförderungsvertrag rückgängig gemacht wird, bevor das bereits zum Beladeort unterwegs gewesene Fahrzeug bereitgestellt wurde;

b) der Absender das Fahrzeug leer zurückschickt, nachdem es bereitgestellt wurde, oder wenn er das Fahrzeug nicht belädt und der Verkehrsunternehmer es nach Ablauf der Beladefrist zurücknimmt;

c) der Unternehmer auf Antrag des Absenders eine Leerfahrt durchführen muß, die den üblichen Umfang von Leerfahrten bei der Bereitstellung eines Fahrzeugs oder den Umfang der vereinbarten Leerkilometer überschreitet.

Anlage II

Einheitliches Güterverzeichnis und einheitliche Gütereinteilung

Vorbemerkungen

1. Die Gütereinteilung enthält die Kapitel 0 bis 9. Diese Kapitel sind in Abteilungen mit zweistelligen Bezeichnungen unterteilt. Die einzelnen Positionen sind vierstellig.
2. Die Zugehörigkeit der Güter zu der jeweiligen Güterklasse geht aus dieser Gütereinteilung hervor. Alle nicht genannten Güter gehören zur Güterklasse II.
3. Soweit bei bestimmten Gütern mehrere durch „und" verbundene Eigenschaften genannt sind, müssen zur Anwendung der Tarifstelle alle diese Eigenschaften zutreffen.
4. Sind die Eigenschaften mit „oder" aneinandergereiht, so hängt die Anwendung der Tarifstelle davon ab, daß eine dieser Eigenschaften zutrifft.
5. Sind die Eigenschaften durch Komma getrennt, so wird die Tarifstelle angewendet, wenn eine oder mehrere dieser Eigenschaften zutreffen.
6. Eine in Klammern beigefügte Angabe stellt eine sonst gebräuchliche Bezeichnung für den vor der Klammer stehenden Begriff dar. Sie kann wie die vor der Klammer stehende Bezeichnung bei der Inhaltsangabe im Frachtbrief verwendet werden.
7. Erscheint eine Güterbezeichnung mit dem Zusatz a. n. g. (anderweitig nicht genannt), so fallen darunter alle diesbezüglichen Güter, soweit sie vorhergehend in der zuständigen Abteilung nicht besonders genannt sind.
8. Die unter den Vertrag über die Gründung der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl fallenden und den besonderen Bestimmungen dieses Vertrages unterliegenden Güter sind mit einem Sternchen neben der Güterklasse versehen.

Güterverzeichnis und Gütereinteilung

Kapitel 0 = Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse, lebende Tiere

Kapitel 1 = Andere Nahrungs- und Futtermittel

Kapitel 2 = Feste mineralische Brennstoffe

Kapitel 3 = Erdöl, Mineralölerzeugnisse

Kapitel 4 = Erze und Metallabfälle

Kapitel 5 = Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschließlich Halbzeug)

Kapitel 6 = Steine und Erden und Baustoffe

Kapitel 7 = Düngemittel

Kapitel 8 = Chemische Erzeugnisse

Kapitel 9 = Maschinen, Fahrzeuge, bearbeitete Güter und besondere Transportgüter

Verwendete Abkürzungen

NE-Metalle = Nichteisen-Metalle

Güterart-Nr.	Güterbezeichnung		Klasse
	KAPITEL 0 **Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse, lebende Tiere**		
	Lebende Tiere	*00*	[6])
	Getreide	*01*	
011 1	Weizen		III
012 1	Gerste		III
013 1	Roggen		III
014 1	Hafer		III
015 1	Mais		III
016 1	Reis		
	— lose oder in Säcken		III
	— bearbeitet und in kleinen Packungen		II
019 5	Getreide, a. n. g.		III
	Kartoffeln	*02*	
020 1	Kartoffeln		III
	Sonstiges frisches Gemüse und frisches Obst	*03*	
031 1	Zitrusfrüchte		II
035 1	Nüsse und andere Schalenfrüchte		II
035 2	Frisches oder gefrorenes Obst		I
039 1	Speiserüben, frisch		III
039 9	Gemüse, frisch oder gefroren a. n. g.		II
	Spinnstoffe und Abfälle	*04*	
041 1	Wolle und feine Tierhaare, roh		II
041 2	Wolle und feine Tierhaare, gewaschen, gekämmt, kardiert		I
041 3	Grobe Tierhaare		II
042 1	Baumwolle, roh		II
042 2	Baumwolle, gekämmt, kardiert		I
043 1	Textilfasern, künstliche oder synthetische		II
045 1	Flachs, Jute, Hanf und andere pflanzliche Textilfasern		II
049 1	Lumpen, Textilabfälle		IV

[6]) Für die Beförderung von lebenden Tieren werden zwangsweise besondere Tarife angewandt.

Güterart-Nr.	Güterbezeichnung	Klasse
	Rohholz, Rohkork *05*	
051 1	Faserholz, Papierholz	IV
052 1	Grubenholz	IV
055 1	Stammholz	III
056 1	Schnittholz, roh, zugelassen: Dämpfen, Fräsen, Hobeln, Profilieren, Spunden, Tränken, Trocknen	III
057 1	Brennholz, Holzabfälle	IV
057 5	Naturkork, unbearbeitet, und Korkabfälle	II
	Zuckerrüben *06*	
060 1	Zuckerrüben	IV
	Andere Rohstoffe pflanzlichen oder tierischen Ursprungs *09*	
091 1	Häute und Felle, roh	II
091 2	Abfälle von Häuten, Fellen und Leder	III
092 1	Synthetischer Kautschuk, Naturkautschuk, roh oder regeneriert — Kautschukabfälle	III
099 1	Samen a. n. g.	II
099 2	Lebende Pflanzen und Pflanzenteile	I
099 9	Tierische oder pflanzliche Rohstoffe oder Abfälle, nicht zur Ernährung, a. n. g.	III
	KAPITEL 1	
	Andere Nahrungs- und Futtermittel	
	Zucker *11*	
111 1	Rohzucker	II
112 1	Zucker, raffiniert	II
113 1	Melasse	III
	Getränke *12*	
121 1	Traubenwein, Traubenmost	II
122 1	Bier	II
125 1	Alkoholische Getränke a. n. g.	II
128 1	Alkoholfreie Getränke a. n. g.	II
	Andere Nahrungs- und Genußmittel *13*	
131 1	Grüner Kaffee	II
131 2	Gerösteter Kaffee	I
132 1	Kakaobohnen	II
132 2	Kakao n. g., Schokolade	I
133 1	Tee, Gewürze	I

Güterart-Nr.	Güterbezeichnung	Klasse
134 1	Tabak, roh, Tabakabfälle	II
135 1	Tabakwaren	I
136 1	Glukose, Sirup	III
136 5	Zuckerwaren	I
139 9	Sonstige Nahrungsmittelzubereitungen a. n. g.	I
	Nicht haltbare oder vorübergehend haltbare Nahrungsmittel 14	
141 1	Fleisch, frisch, gekühlt, gefroren	I
141 3	Geflügel, Kaninchen, Wildbret, geschlachtet	I
141 4	Innereien und genießbarer Schlachtabfall	I
142 1	Heringe, Sprotten, frisch, gekühlt, gefroren, gesalzen, geräuchert	II
142 3	Fische, a. n. g., lebend, frisch, gekühlt, gefroren, getrocknet, gesalzen, geräuchert	II
142 4	Schal- und Weichtiere	I
143 1	Milch, Sahne, frisch	I
144 1	Butter, Käse	II
144 2	Milch, Sahne, eingedickt, kondensiert, pulverisiert	I
145 1	Genußfertige Speisefette	II
146 1	Eier	I
147 1	Fleisch, gedörrt, gesalzen, geräuchert	II
147 2	Fleischwaren, Fleischzubereitungen, Wurstwaren	I
147 5	Fleischkonserven, Wurstkonserven, Geflügelkonserven	II
148 1	Fischkonserven, Konserven von Schal- und Weichtieren	II
148 2	Fischwaren, Fischzubereitungen	I
	Andere nicht verderbliche Nahrungsmittel und Hopfen 16	
161 1	Mehl, Grieß, Grütze aus Getreide	II
162 1	Malz	II
163 1	Getreideerzeugnisse a. n. g.	II
164 1	Obst, getrocknet	II
164 2	Obstkonserven	II
164 3	Konfitüren	I
164 4	Obstpülpe, Obstmark	II
164 5	Fruchtsäfte, Gemüsesäfte	I
165 1	Gemüse, Pilze, getrocknet, Hülsenfrüchte	II
166 1	Sauerkraut in Fässern	II
166 9	Gemüsekonserven	II
167 1	Hopfen	I

Güterart-Nr.	Güterbezeichnung		Klasse
	Futtermittel und Nahrungsmittelabfälle	*17*	
171 1	Heu, Spreu, Stroh		IV
172 1	Ölkuchen		III
179 1	Kleie, Rückstände von Kleie oder Samen		III
179 9	Futtermittel a. n. g.		III
	Ölsaaten, Ölfrüchte und Fette	*18*	
181 1	Ölsaaten, Ölfrüchte		II
182 1	Öle und Fette, pflanzlichen oder tierischen Ursprungs		II
	KAPITEL 2		
	Feste mineralische Brennstoffe		
	Steinkohle	*21*	
211 1	Steinkohle		IV (*)
213 1	Steinkohlenbriketts		IV (*)
	Braunkohle und Torf	*22*	
221 1	Braunkohle		IV (*)
223 1	Braunkohlenbriketts		IV (*)
224 1	Torf, Torfbriketts		IV
	Koks	*23*	
231 1	Braunkohlenkoks, Braunkohlenschwelkoks		IV (*)
233 1	Steinkohlenkoks, Steinkohlenschwelkoks		IV (*)
	KAPITEL 3		
	Erdöl, Mineralölerzeugnisse		
	Rohes Erdöl	*31*	
310 1	Erdöl, roh		III
	Mineralölderivate (Brennstoffe)	*32*	
321 1	Motorenbenzin		II
323 1	Petroleum, Kerosin		II
325 1	Dieselkraftstoff, Gasöl, leichte Heizöle		II
327 1	Schweres Heizöl		II
	Gasförmige energetische Kohlenwasserstoffe, auch verflüssigt oder verdichtet	*33*	
330 1	Natur-, Raffineriegase		I

Güterart-Nr.	Güterbezeichnung	Klasse
	Sonstige Derivate (nicht Brennstoffe) 34	
341 1	Schmieröle, Schmierfette	II
343 1	Bitumen, bituminöse Gemische	II
349 1	Erdölderivate, nicht energetisch, a. n. g.	II
	KAPITEL 4	
	Erze und Metallabfälle	
	Eisenerz 41	
410 1	Eisenerze und Konzentrate	IV (*)
	NE-Metallerze und Abfälle von NE-Metallen 45	
451 1	Schlacken, Aschen und ähnliche Rückstände von NE-Metallen	IV
451 6	Abfälle und Schrott von sonstigen NE-Metallen a. n. g.	II
452 1	Kupfererze und Konzentrate, Kupfermatten	IV
453 1	Aluminiumerze und Konzentrate, Bauxit	IV
455 1	Manganerze und Konzentrate	IV (*)
459 1	Sonstige NE-Metallerze und Konzentrate, a. n. g.	IV
	Eisen- und Stahlabfälle und Hochofenstaub 46	
462 1	Eisen- und Stahlschrott zum Wiedereinschmelzen	IV (*)
463 1	Abfälle von Eisen und Stahl, nicht zum Wiedereinschmelzen	IV
465 1	Eisenhaltige industrielle Rückstände und Schlacken zur Wiederverhüttung	IV
466 1	Hochofenstaub	IV (*)
467 1	Schwefelkiesabbrände (Schwefelkies, geröstet)	IV
	KAPITEL 5	
	Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschließlich Halbzeug)	
	Roheisen, Rohstahl und Ferrolegierungen 51	
512 1	Roheisen	IV (*)
512 2	Ferromangan, kohlenstoffreich	IV (*)
513 1	Ferrolegierungen, a. n. g.	III
515 1	Rohstahl	IV (*)
	Halbzeug aus Stahl 52	
522 1	Halbzeug aus Stahl gewalzt, Knüppel, Blöcke, Brammen, Platinen, Stürze für Bleche in Rollen (coils)	III (*)
523 1	Stahlhalbzeug, a. n. g.	III

Güterart-Nr.	Güterbezeichnung		Klasse
	Stabstahl, Formstahl, Draht und Eisenbahnoberbaumaterial	*53*	
532 1	Stab- und Formstahl, warmgewalzt		III (*)
533 1	Stab- und Formstahl, kaltgewalzt oder geschmiedet		III
535 1	Walzdraht		III (*)
536 1	Eisen- und Stahldraht		II
537 1	Schienen und Eisenbahnoberbaumaterial aus Stahl		III (*)
	Stahlbleche, Bandstahl	*54*	
542 1	Gewalzte Stahlbleche in Platten oder in Rollen, Breitflachstahl		III (*)
543 1	Stahlbleche, a. n. g.		II
545 1	Bandstahl, Weißblech, Weißband warmgewalzt		III (*)
546 1	Bandstahl, kaltgewalzt		III
	Rohre, Röhren u. ä.: Guß- und Schmiedestücke	*55*	
551 1	Röhren aus Eisen oder Stahl, Verschluß- und Verbindungsstücke		II
552 1	Guß- und Schmiedestücke aus Eisen oder Stahl		II
	NE-Metalle	*56*	
561 1	Kupfer und Kupferlegierungen, roh		II
562 1	Aluminium und Aluminiumlegierungen, roh		II
563 1	Blei- und Bleilegierungen, roh		III
564 1	Zink und Zinklegierungen, roh		II
565 1	NE-Metalle und Legierungen, roh, a. n. g.		II
568 1	Halbfertigerzeugnisse aus NE-Metallen		II
	KAPITEL 6		
	Steine, Erden, Baustoffe		
	Sand, Kies, Bims, Ton, Schlacken	*61*	
611 1	Industriesand		IV
612 1	Sand und Kies, a. n. g.		IV
613 1	Bimsstein, -sand und -kies		IV
614 1	Lehm, Ton und tonhaltige Erden		IV
615 1	Schlacken und Aschen nicht zur Verhüttung		IV
	Salz, Schwefelkies, Schwefel	*62*	
621 1	Salz, roh oder raffiniert		III
622 1	Schwefelkies, ungeröstet		IV
623 1	Schwefel		III

Güterart-Nr.	Güterbezeichnung		Klasse
	Sonstige Steine, Erden und verwandte Rohmineralien	*63*	
631 1	Kiesel, Schotter, Makadam		IV
632 1	Quadersteine und Bausteine, roh		IV
633 1	Kalkstein für industrielle Zwecke		IV
634 1	Kreide		IV
639 1	Asbest, roh oder gemahlen		II
639 2	Schmirgel und Schleifstoffe		II
639 8	Asphalt		III
639 9	Rohmineralien, a. n. g.		IV
	Zement, Kalk	*64*	
641 1	Zement		IV
642 1	Kalk		IV
	Gips	*65*	
650 1	Gips		IV
	Andere bearbeitete Baumaterialien	*69*	
691 1	Bausteine und Bauteile aus Asphalt, Beton, Zement, Schiefer, Gips		III
692 1	Backsteine, Ziegelsteine und Dachziegeln		III
692 2	Bausteine, feuerfest		III
692 4	Röhren und Düsen aus Ton oder anderen feuerfesten Baustoffen		III
692 6	Fliesen, Platten oder sonstige Bauteile		II
	KAPITEL 7		
	Düngemittel		
	Natürliche Düngemittel	*71*	
711 1	Natronsalpeter, natürlicher		III
712 1	Rohphosphate, natürliche		III
713 1	Kalirohsalze, natürliche		III
719 1	Düngemittel, natürliche, a. n. g.		IV
	Chemische Düngemittel	*72*	
721 1	Thomasphosphatschlacken		IV
722 1	Phosphatdüngemittel, a. n. g.		III
723 1	Kalidüngemittel		III
724 1	Stickstoffdüngemittel		III
729 1	Düngemittel, kalkhaltig		IV
729 9	Mischdünger und sonstige chemisch aufbereitete Düngemittel, a. n. g.		III

Güterart-Nr.	Güterbezeichnung		Klasse
	KAPITEL 8		
	Chemische Erzeugnisse		
	Chemische Grundstoffe	*81*	
811 1	Schwefelsäure		II
812 1	Natriumhydroxyd, Natronlauge		II
813 1	Natriumkarbonat		III
814 1	Kalziumkarbid		II
	Aluminiumoxyd und -hydroxyd	*82*	
820 1	Aluminiumoxyd und -hydroxyd		III
	Grundstoffe der Kohlechemie	*83*	
831 1	Benzole		II
839 1	Pech, Teer, Teeröl		III
	Zellstoff, Papierabfälle	*84*	
841 1	Holzschliff, Zellulose		III
842 1	Altpapier, Altpappe, Papier- und Pappabfälle		IV
	Sonstige chemische Stoffe und Erzeugnisse	*89*	
891 1	Kunststoff, -rohstoffe		II
892 1	Kitt		II
892 2	Gerbstoffauszüge und Erzeugnisse zur Herstellung von Farben und Färbereifarben, a. n. g.		II
892 4	Farben und Lacke		II
893 1	Reinigungs- und Putzmittel, pharmazeutische Erzeugnisse, Parfümerieartikel		I
893 2	Waschpulver und -mittel, Seife		I
893 3	Waschrohstoffe, Industriereinigungsmittel, a. n. g.		II
894 1	Sprengstoff, Munition		[7]
895 1	Stärke, Stärkemehl, Stärkekleber		III
896 1	Leim und Klebstoffe		II
896 2	Pflanzenschutzmittel		II
896 3	Aus Kohlenwasserstoffen hergestellte Lösungsmittel		II
896 4	Lampenruß		II
896 5	Pottasche und Kalilauge		II
896 7	Salzsäure, Salpetersäure, Phosphorsäure		II
896 8	Eisensulfat, Natriumsulfat		II
896 9	Chemische Stoffe und Erzeugnisse, a. n. g.		I

[7]) Für die Beförderung von Sprengstoff und Munition werden zwangsweise besondere Tarife angewandt.

Güterart-Nr.	Güterbezeichnung	Klasse
	KAPITEL 9 **Maschinen, Fahrzeuge, bearbeitete Güter und besondere Transportgüter**	
	Fahrzeuge und Beförderungsmittel 91	
910 1	Fahrzeuge und Beförderungsmittel, auch zerlegt und Einzelteile (ausgenommen die Beförderung von zusammengesetzten Automobilen) [8])	I
	Landwirtschaftliche Traktoren, Maschinen und Apparate 92	
920 1	Ackerschlepper, Traktoren, landwirtschaftliche Maschinen und Geräte, auch zerlegt und Einzelteile	I
	Andere Maschinen, Apparate, Motoren und Einzelteile 93	
931 1	Maschinen, Apparate, Motoren und Einzelteile, elektrische	I
939 1	Maschinen, Apparate, Motoren und Einzelteile, nicht elektrische	I
	Metallwaren 94	
941 1	Fertigbauteile und Baukonstruktionen aus Metall	I
949 9	Metallwaren, a. n. g.	I
	Glas, Glaswaren, keramische und andere mineralische Erzeugnisse 95	
951 1	Glas	I
951 3	Glaswolle und Glaswatte	II
952 1	Glaswaren	I
952 5	Waren aus Steingut, Steinzeug, Porzellan, Fayencewaren, feinkeramische Waren und sonstige mineralische Erzeugnisse	I
952 9	Glasscherben und -brocken	IV
	Leder, Textilien, Bekleidung 96	
961 1	Leder, Lederwaren, Pelzwaren	I
962 1	Baumwollpolsterwatte	II
962 2	Filz	II
962 5	Linoleum	II
962 9	Garne, Gewebe, Textilwaren und verwandte Erzeugnisse, a. n. g.	I

[8]) Für die Beförderung von zusammengesetzten Automobilen werden zwangsweise besondere Tarife angewandt.

Güterart-Nr.	Güterbezeichnung	Klasse
963 1	Bekleidung, Wirk- und Strickwaren	I
963 5	Schuhwaren	I
	Sonstige Waren 97	
971 1	Kautschuk-Halbwaren und Kautschukwaren	I
972 1	Papier, Pappe, unbearbeitet	II
973 9	Papier- und Pappwaren	I
974 1	Druckereierzeugnisse	I
975 1	Möbel und Einrichtungsgegenstände, neu	I
976 1	Furniere, Sperrholz, Holzspanplatten, Holzfaserhartplatten	II
976 2	Holzmehl	III
976 3	Holzwolle	III
976 4	Holzschwellen	IV
976 6	Holzkisten, neu, nicht zusammengesetzt	III
976 8	Waren aus Holz, a. n. g.	I
976 9	Korkwaren, a. n. g.	I
979 1	Präzisionsinstrumente und -apparate; Uhrmacherwaren	I
979 4	Stroh- und Schilfrohrdecken, Strohseile	III
979 5	Waren aus Stroh, Rohr oder ähnlichen pflanzlichen Stoffen, a. n. g.	II
979 9	Sonstige Fertigwaren, a. n. g	I
	Besondere Transportgüter 99	
991 1	Packmittel, leer, gebraucht	IV
992 1	Bau- und Bohrgerätschaften, gebraucht	III
999 9	Sammelgut [9])	I

[9]) Güter verschiedener Versender an verschiedene Empfänger sind eine Sammelladung, wenn sie von einem Spediteur als Absender in einer Sendung einem Verkehrsunternehmer zur Beförderung mit einem Kraftfahrzeug übergeben und am Versandort an einer Stelle verladen sowie am Bestimmungsort an einer Stelle entladen werden.

Vorschlag einer Verordnung des Rates zur Änderung von Artikel 5 der Verordnung (EWG) Nr. 1174/68 des Rates vom 30. Juli 1968 über die Einführung eines Margentarifsystems im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Verordnung (EWG) Nr. 1174/68 des Rates vom 30. Juli 1968 [10]) bestimmt in Artikel 5 Absatz 1, daß Sonderabmachungen mit Beförderungsentgelten außerhalb der oberen und unteren Grenze der Tarife nur getroffen werden können, wenn Umstände vorliegen, die bei Festsetzung der Tarife nicht berücksichtigt worden sind, und daß diese Sonderabmachungen eine Gütermenge von mindestens 500 t in drei Monaten umfassen.

Wegen der faktischen Grenzen für die Differenzierung der Tarife ist es nicht möglich, darin alle Merkmale zu berücksichtigen, die beim Güterkraftverkehr auftreten könnten. Es besteht deshalb die Gefahr, daß gewisse Sonderbeförderungen, für welche die obere Grenze der Tarife nicht die Deckung der Kosten erlaubt und die Gütermenge nicht ausreicht, um den Abschluß einer Sonderabmachung mit Beförderungsentgelten über der entsprechenden Grenze der Tarife zu ermöglichen, nicht durchgeführt werden können.

Die vorgenannte Voraussetzung hinsichtlich der Gütermenge wurde ausschließlich mit der Absicht eingeführt, einen ruinösen Wettbewerb durch Beförderungsentgelte auf Grund von Sonderabmachungen unterhalb der unteren Grenze der Tarife zu verhindern.

Es besteht deshalb kein Grund für die Anwendung dieser Voraussetzung auf Fälle von Beförderungsleistungen, welche den Abschluß von Sonderabmachungen mit Beförderungsentgelten über der oberen Grenze der Tarife rechtfertigen. Für diese Fälle muß nur die mißbräuchliche Ausnutzung einer beherrschenden Stellung verhindert werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Artikel 5 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1174/68 des Rates vom 30. Juli 1968 wird gestrichen und durch folgende Bestimmung ersetzt:

„Solche Abmachungen sind unter folgenden Voraussetzungen zulässig:

— wenn Umstände vorliegen, die bei der Festsetzung der Tarife nicht berücksichtigt worden sind, insbesondere, wenn die Sonderabmachungen für Beförderungen mit besonderen technischen Merkmalen abgeschlossen werden, wenn der Wettbewerb eine Sonderabmachung erfordert oder wenn die Sonderabmachungen für eine gewisse Dauer getroffen werden und

— wenn sich bei Beförderungsentgelten über der oberen Grenze der Tarife die Sonderabmachungen auf Beförderungsleistungen beziehen, deren technische Merkmale zu durchschnittlichen Kosten im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 führen, die wesentlich über den durchschnittlichen Kosten liegen, auf denen die entsprechenden Tarife beruhen;

— wenn bei Beförderungsentgelten unterhalb der unteren Grenze der Tarife die Sonderabmachungen eine Gütermenge von mindestens 500 t in drei Monaten umfassen."

Artikel 2

Diese Verordnung tritt mit dem auf ihre Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften folgenden Tage in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel, am ...

Im Namen des Rates

[10]) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 194 vom 6. August 1968, S. 1

Begründung

1. Nach Artikel 5 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1174/68 des Rates vom 30. Juli 1968 über die Einführung eines Margentarifsystems im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten[11]) ist der Abschluß von Sonderabmachungen, deren Beförderungsentgelte außerhalb der oberen und unteren Grenze der Tarife liegen, nur zulässig, wenn neben den anderen vorgeschriebenen Voraussetzungen diese Sonderabmachungen eine Gütermenge von mindestens 500 t in drei Monaten umfassen.

Diese Voraussetzung, die in den Kommissionsvorschlägen nicht enthalten war, welche die Grundlage für die vorgenannte Verordnung bilden, wurde vom Rat eingeführt, um den Wettbewerb zwischen Verkehrsunternehmern durch Beförderungsentgelte unterhalb der unteren Grenze der Tarife einzuschränken.

Artikel 5 Absatz 1 der vorgenannten Verordnung ist jedoch seinem Wortlaut nach auch auf Sonderabmachungen mit Beförderungsentgelten über der oberen Grenze der Tarife anwendbar.

2. Es kommt nun aber vor, daß Beförderungen im Güterkraftverkehr in bestimmten Fällen besondere technische Merkmale aufweisen, die zu höheren als den durchschnittlichen Kosten führen, auf deren Grundlage die Tarife nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1174/68 erstellt werden müssen.

Diese Merkmale erstrecken sich vor allem auf

— die Notwendigkeit, die Güter während der Beförderung besonders sorgfältig zu behandeln,

— die Notwendigkeit, das Fahrzeug mit einer besonderen Ausstattung zu versehen,

— die Notwendigkeit, ein dauernd mit besonderer Ausstattung versehenes Spezialfahrzeug zu benutzen,

— die Notwendigkeit, die Beförderung mit einer im Verhältnis zur normalen Fahrgeschwindigkeit erheblich verminderten Geschwindigkeit durchzuführen,

— die Forderung des Absenders, die Beförderung besonders schnell durchzuführen,

— die Zusammensetzung der Sendung aus gefährlichen und übelriechenden Gütern,

— die unteilbare Masse oder die verhältnismäßig außergewöhnlichen Ausmaße der Güter.

Die Besonderheiten können von Fall zu Fall in ihren Ausmaßen variieren, so daß es nicht möglich ist, sie alle in den Tarifen zu berücksichtigen.

3. Die Beförderungen, die solche Besonderheiten aufweisen und deren Kosten so hoch sind, daß die Beförderungsentgelte nach der oberen Grenze der geltenden Tarife nicht ausreichen, können nur dann vorgenommen werden, wenn der Verkehrsunternehmer höhere Beförderungsentgelte auf Grund einer Sonderabmachung erhalten kann.

Wegen der Begrenzung dieser Möglichkeit auf Abmachungen von mindestens 500 t in drei Monaten besteht bei diesen Beförderungen, die ihrer Bestimmung nach gerade den nicht üblichen Verkehr darstellen, in vielen Fällen die Gefahr, daß sie wegen des Nichtzustandekommens der vorgeschriebenen Mindestgütermenge nicht durchgeführt werden können.

4. Unter diesen Voraussetzungen erscheint es zweckmäßig, den Artikel 5 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1174/68 dahingehend zu ändern, daß bei Beförderungen, bei denen ein Beförderungsentgelt über der oberen Grenze der Tarife gerechtfertigt ist, auf die Voraussetzung der Mindestgütermenge verzichtet wird.

Diese Änderung entspricht auch den wirtschaftlichen und technischen Erfordernissen des Güterkraftverkehrs und steht keineswegs im Gegensatz zu den Absichten, die der Rat bei der Einführung der vorgenannten Voraussetzungen hinsichtlich der Gütermenge gehabt hat.

5. Die vorgeschlagene Änderung müßte in kürzester Frist durchgeführt werden, damit sie möglichst zum Zeitpunkt der Festsetzung der Tarife, die gemäß Artikel 15 der Verordnung (EWG) Nr. 1174/68 nach den Verfahren des Artikels 4 dieser Verordnung vor dem 1. September 1969 vorzunehmen ist, in Kraft tritt.

---

[11]) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 194 vom 6. August 1968, S. 1